

La SNCF teste des portillons antifraude pour l'accès au TGV

TRANSPORT

Quatre prototypes sont expérimentés à partir de ce lundi.

Ces dispositifs doivent permettre de contrôler les billets à l'embarquement, à l'entrée du quai.

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

Les habitués du TGV devront bientôt changer leurs habitudes : dans un futur proche, ils ne valideront plus leur billet en le présentant au contrôleur à bord du train mais avant même de monter dans celui-ci, en franchissant des portillons semblables dans l'esprit à ceux qu'on trouve dans le métro, installés à l'entrée du quai.

Cette nouvelle manière de procéder est déjà une réalité dans les gares de Paris-Montparnasse et de Marseille-Saint-Charles. La SNCF y expérimente à partir de ce lundi quatre systèmes de barrière automatique, mis au point par les quatre industriels (IER, Scheidt et Bachmann, Thales et Xerox) en lice pour remporter l'appel d'offres lancé par l'entreprise publique.

Ces prototypes seront testés durant trois mois, avant que la SNCF n'en retienne finalement qu'un seul, pour équiper d'ici à deux ans les quais des 15 principales gares TGV. « Le choix sera fait selon de nombreuses critères, mais le plus important sera celui de la fluidité du passage », précise Antoine de Rocquigny, directeur des opérations et du service aux clients de Voyages SNCF.

Prévention et service

Afin de pouvoir accueillir des centaines de passagers en une poignée de minutes, les entrées de quais seront équipées de 7 ou 8 portillons, et chacun d'entre eux devra laisser passer un voyageur toutes les trois secondes, ce qui nécessite une grande fiabilité de la part des lecteurs sans contact qui devront reconnaître aussi bien les billets classiques que ceux sur smartphone ou bien imprimés sur papier libre. Professionnels, abonnés ou autres... chaque type de client aura sa (ou ses) file(s) dédiée(s).

La SNCF assure également que le passage de bagages volumineux se fera sans encombre. « La largeur standard des portillons sera de 70 centimètres, soit 30 % de plus que ceux du métro parisien, explique Antoine de Rocquigny. Et ceux destinés aux personnes à mobilité réduite ou aux poussettes feront eux 105 centimètres de large. ». Pour l'entreprise publique, l'enjeu est



Ces portillons (ici, l'un des quatre prototypes testés) seront installés d'ici à deux ans dans les 15 principales gares TGV françaises. Photo SNCF

double. Diminuer la fraude, tout d'abord : les clients sans titre de transport valable ne représentent que 3 % à 4 % des passagers d'un TGV, mais cette pratique, vu le prix des billets, entraîne un manque à gagner de 200 millions d'euros par an pour la SNCF. Réserver l'accès aux trains aux seuls voyageurs munis de billet devrait réduire sensiblement le phénomène.

Du temps pour informer

Mais l'objectif est également d'améliorer la qualité du service à bord du TGV. Les contrôleurs, délestés d'une grande partie de leur mission traditionnelle, seront priés de consacrer le temps ainsi

dégagé à l'information et à l'écoute des clients.

Ces derniers n'accepteront pas tous forcément de bon cœur cette nouvelle procédure. Elle risque de compliquer l'accès au train des personnes âgées si les familles ne peuvent pas les accompagner et porter leurs bagages, dénoncent déjà certains.



À NOTER
88 % des passagers sont favorables au contrôle des billets avant la montée à bord, affirme un sondage mis en avant par la SNCF.

Les chiffres clefs

200

MILLIONS D'EUROS
Le manque à gagner généré par la fraude dans les TGV, selon la SNCF.

3

SECONDES
Le temps théorique pour le franchissement du portillon par un voyageur.

Portiques Thalys : premier bilan

Destinés à lutter contre la fraude, les portillons expérimentés à partir de ce lundi ne doivent pas être confondus avec des portiques de sécurité réclamés par Ségolène Royal dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, et aujourd'hui uniquement installés pour l'accès aux trains Thalys. Ces portiques, semblables à ceux utilisés dans les aéroports – mais avec des paramètres moins sensibles – ont vu passer environ 100.000 personnes depuis leur entrée en fonction le 20 décembre, à indiqué vendredi Guillaume Pepy, le patron de la SNCF.